



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

02.09.16 № 02.3-3633

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 17

В августе 2016 года с самолетами коммерческой авиации произошло две аварии и серьезный инцидент при выполнении посадки.

11.08.2016 при посадке в аэропорту Полярный произошла авария с самолетом Ан-2 RA-17812 АО «Авиакомпания АЛРОСА».

После посадки в условиях бокового ветра, во второй половине пробега, произошло уклонение самолета влево от оси ВПП. В процессе дальнейшего движения под углом 50-55° к оси ВПП самолет выкатился на спланированную часть летного поля и получил значительные повреждения. Находившиеся на борту ВС два члена экипажа и бортоператор не пострадали.

12.08.2016 в аэропорту Уфа произошел серьезный инцидент с самолетом Як-42Д RA-42340 ГП КК «КрасАвиа».

При выполнении посадки в условиях грозовой деятельности и дождя в результате перелета (1200 метров) и автоматического невыпуска спойлеров произошло выкатывание ВС за пределы ВПП на 427 метров по курсу посадки.

Обстоятельства авиационного события подробно изложены в Информации по безопасности полетов № 16 от 25.08.2016 № 4.02-328.

24.08.2016 в аэропорту Норильск произошла авария с самолетом Ту-204С RA-64021 ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ».

Посадка в аэропорту Норильск выполнялась на ВПП-01 в сложных метеоусловиях (по предварительным данным): ветер 340° 5 м/с; дальность видимости 1800 метров; слабый ливневой дождь; дымка; облачность сплошная высотой 540 метров, кучево-дождевая; температура +7°С, точка росы +7°С; давление QNH 998 гПа, ВПП-01 покрыта водой от 50 до 100 %, Ксц=0,39.

После первого жесткого приземления, произошло отделение самолета от ВПП, сопровождаемое автоматическим выпуском интерцепторов. Повторное грубое приземление произошло с вертикальной перегрузкой 3,05 ед. Экипаж ВС самостоятельно зарулил на стоянку. При осмотре самолета обнаружено разрушение вертикальной стенки заднего лонжерона крыла в месте крепления

траверсы левой опоры шасси, а также повреждение узлов навески левого двигателя.

В течение последних 10 лет в коммерческой авиации произошло три тяжелых авиационных происшествия с самолетами, связанных с выкатыванием за пределы ВПП:

09 июля 2006 года в аэропорту Иркутск катастрофа самолета А-310-324, в результате которой погибло 125 человек. При посадке самолет выкатился за пределы ВПП (по курсу посадки) и столкнулся с препятствиями;

07 сентября 2011 года в аэропорту Ярославль катастрофа самолета Як-42Д, в результате которой погибло 44 человека. При взлете самолет выкатился за пределы ВПП (по курсу взлета) и столкнулся с препятствиями;

29 декабря 2012 года в аэропорту Внуково катастрофа самолета Ту-204-100В, в результате которой погибло 5 человек. При посадке самолет выкатился за пределы ВПП (по курсу посадки) и столкнулся с препятствиями.

Статистические данные об основных факторах, приводящих к авиационным происшествиям и инцидентам, связанным с выкатыванием самолетов за пределы ВПП приведены на рисунке 1.



Рис. 1. Основные причины авиационных событий, связанных с выкатываниями за пределы ВПП (самолеты с максимальной взлетной массой более 2250 кг, период 2002 – 2013 годы)

Факторы, обуславливающие грубые посадки, в целом, аналогичны факторам, характерным для выкатываний за пределы ВПП: повышенная скорость при посадке в сочетании с ошибками при выравнивании; неправильное управление режимом работы двигателей; неучет ветровой обстановки.

При этом, основу ошибок при посадке и послепосадочном пробеге составляют, как правило, недостаточная координация, слабые взаимоконтроль и поддержка членами экипажа друг друга (CRM), а также несоблюдение стандартных эксплуатационных процедур (SOP) или их неэффективность (недостаточное понимание пилотами требований SOP; неучет при их разработке факторов, влияющих на безопасность летной эксплуатации). В связи с этим SOP авиакомпаний должны по мере необходимости пересматриваться и дополняться с учетом опыта летной эксплуатации и рекомендаций разработчика воздушного судна.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до эксплуатантов воздушных судов.

2. Руководителям эксплуатантов воздушных судов:

2.1. Довести настоящую информацию до летного состава, выполняющего полеты на самолетах. Обратить внимание командиров воздушных судов на требования пункта 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», в части касающейся необходимости прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг) в случае нестабилизированного захода на посадку (с учетом требований РПП и РЛЭ), если положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки, а также если расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

2.2. При организации летной работы и разработке профилактических мероприятий по предотвращению выкатываний и грубых посадок использовать информационные и методические материалы разработчиков воздушных судов, а также размещенные на официальном сайте Росавиации в сети Интернет и в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации:

методическое пособие «Рекомендации по разработке и внедрению стандартных эксплуатационных процедур (SOP)» (<http://www.favt.ru/dejatelnost-lms-standartniye-procedury/>);

учебный фильм «Рутинных посадок не бывает» (<http://www.favt.ru/dejatelnost-lms-beopasnost-vpp-predotvr-vikatyvaniy/>);

отчет по результатам НИР по теме: «Проведение исследований техники пилотирования самолетов коммерческой гражданской авиации (с газотурбинными двигателями и максимальной взлетной массой более 27000 кг) по случайной выборке полетов, не закончившихся авиационными происшествиями или инцидентами. Выявление тенденций и особенностей техники пилотирования, создающих риск преждевременного снижения, грубого приземления, касания земли крылом (двигателем, фюзеляжем) или выкатывания за пределы ВПП»

(раздел «Материалы НИР, выполненные ГосЦентром безопасности полетов по заказу Росавиации»; категория ARC, RE).

2.3. Эксплуатантам самолетов Ан-2 обратить внимание летного состава на рекомендации раздела «Посадка при боковом ветре» главы 4 РЛЭ самолета Ан-2.

2.4. Эксплуатантам самолетов типа Як-42 обратить внимание летного состава на содержащееся в РЛЭ самолета Як-42 предупреждение о том, что: «приземление на повышенной скорости уменьшает обжатие амортизационных стоек шасси, что приводит к недостаточной раскрутке колес в начале пробега и возможному невыпуску спойлеров, а также нарушает нормальную работу автоматов растормаживания».

2.5. Эксплуатантам самолетов типа Ту-204/Ту-214 обратить внимание летного состава на рекомендации разделов 4.6 и 4.7 РЛЭ самолета Ту-204/Ту-214 в части касающейся техники выполнения посадки (в том числе выдерживание скорости захода на посадку с учетом условий полета и контроль рекомендованного РЛЭ угла атаки в установившемся режиме снижения), а также использования интерцепторов при приземлении.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров